

CONSTRUINDO UMA GEOGRAFIA DO PASSADO: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII¹

Maurício de Almeida Abreu

Para Milton Santos

RESUMO:

Este trabalho objetiva discutir o papel do passado nos estudos geográficos. A partir de uma crítica à posição dos geógrafos clássicos, que definiram a geografia como a “ciência do presente” o trabalho defende que é possível, sim, fazer geografias do passado, bastando para isso que saibamos trabalhar bem as categorias de análise geográfica, que são atemporais e, portanto, universais. Através de um diálogo com a obra recente de Milton Santos, o trabalho discute inicialmente a questão do tempo nos estudos geográficos, para depois recuperar os fundamentos da teoria do espaço desenvolvida por esse autor. Apresenta, a seguir, um estudo empírico sobre o Rio de Janeiro do século XVII, para demonstrar que é possível fazer geografias do passado usando essas mesmas categorias.

Conclui-se que, sendo a geografia uma forma de abordagem do real, o que a distingue das outras ciências sociais são exatamente as questões que coloca para o entendimento da sociedade, e não o período de tempo que se decidiu estudar.

PALAVRAS-CHAVE:

Geografia histórica, tempo e geografia, Rio de Janeiro

ABSTRACT:

This article discusses the role of the past in geographical studies. Classical definitions, which have established Geography as a “science of the present” have severely limited its scope, especially in Brazil. The interpretation of past geographies is as valid a subject for geographers as the study of the present. Past, present and future are analytical dimensions which are shared by all disciplines; what differentiates them is not the time period they study but the questions they pose to reality. The recent work of Milton Santos on the nature of space provides a good starting point for defending the need for more past geographies. An empirical study of Rio de Janeiro in the 17th century is developed as an example.

KEY WORDS:

Historical geography, time and geography, Rio de Janeiro

Este trabalho objetiva enfrentar um “pesadelo” que, segundo Milton SANTOS (1996: 42), ainda atormenta os geógrafos quando procuram “discernir, através de uma geografia retrospectiva, o que, num dado ponto do passado, era, então, o presente” Faremos aqui um diálogo com esse e com outros autores que trataram da questão do tempo nos estudos geográficos, tentando demonstrar que o pesadelo pode se transformar

em agradável e reconfortante sonho. Basta, para isso, que consigamos superar alguns obstáculos conceituais e ideológicos que impelem a geografia ao estudo quase que exclusivo do presente e que, por causa disso, empobrecem-na. Para não ficarmos apenas ao nível do discurso, apresentamos também, no final do trabalho, um estudo de caso que empiriciza a posição teórica defendida aqui.

Passado e geografia

Discutindo a questão do tempo na geografia, Milton SANTOS (1996: 41) afirmou recentemente que:

“o tratamento da questão do tempo nos estudos geográficos não é mais um tabu, mas testemunha ainda uma certa frouxidão conceitual. Com frequência o que vemos são circunlocuções e tautologias e uma volta ao ponto de origem Como ir além do discurso que prega a necessidade de tratar paralelamente o tempo e o espaço, do discurso de crítica dos outros especialistas que menosprezam esse enfoque, e do próprio discurso de autocritica de uma geografia igualmente faltosa? Como ultrapassar o enunciado gratuito de um tempo unido ao espaço, mediante a relativização de um e de outro? Como traduzir em categorias analíticas essa mistura, que faz com que o espaço seja também o tempo e vice-versa? ... A reafirmação das relações entre a Geografia e a História é, certamente, o mais simples e, positivamente, o mais *naïf* dos enfoques”

Não há como discordar dessas afirmações. A questão do tempo é uma questão ontológica, que diz respeito mesmo à definição do que é geografia e que se impôs no temário da disciplina desde o momento de sua institucionalização como saber universitário. A decisão de justificar a autonomia disciplinar a partir da classificação kantiana, que atribuía à geografia o estatuto de ciência empírica, trouxe inevitavelmente o problema do relacionamento com a história, que recebera o mesmo estatuto científico. Como tratar da autonomia de dois saberes que eram visceralmente xifópagos?

Esta angústia generalizou-se entre os geógrafos, mas foi muito maior na França. Ao contrário do que ocorreu em outros países, a batalha pela institucionalização da geografia

francesa foi sobretudo uma busca de independência frente à história, que lograra esse feito antes e insistia que a geografia era uma de suas ciências auxiliares. A autonomia foi conseguida, mas sem que se resolvesse a contento a questão da separação de saberes umbilicalmente ligados um ao outro. Surgiu então o tabu a que se referiu Santos: de um lado, o discurso romântico da inseparabilidade de tempo e espaço; de outro, uma prática que reafirmava a cada instante que geografia não era história, e que acabou utilizando um artifício metodológico para definir os limites entre uma e outra.

Discutindo o que seria o *esprit géographique*, e preocupado com os longos capítulos de evolução histórica que os geógrafos regionais franceses produziam em suas teses, Jean Brunhes já se incomodava com essa questão no início do século. Para ele, não havia nada de mau que os geógrafos acompanhassem os reflexos da geografia humana na história, mas fazer geografia era dar conta do presente, não do passado. Para BRUNHES (1912: 596-597; 683-684):

“Quem é geógrafo sabe abrir os olhos e ver! ... Conseqüentemente, o método geográfico ... é um método que privilegia o estudo exato, preciso, do que existe hoje ... Adquiramos conhecimento daquilo que existe, do estado geográfico do presente, sem sermos obrigados a estudar primeiro a origem e as transformações históricas dos fenômenos Os geógrafos não devem se transformar em historiadores ... eles devem sempre se esforçar para não perder de vista estas pedras fundamentais da verdadeira geografia que são os ‘fatos essenciais’ Não será mais lógico que examinemos primeiro aquilo que podemos ver antes que evoquemos testemunhos mais ou menos completos e mais ou menos autênticos do que nossos ancestrais viram? Os dois estudos são legítimos; longe de serem mutuamente exclusivos, eles devem se completar e, sem dúvida, devem mesmo confirmar-se mutuamente. Mas, se

é permitido a alguns tratar esses fatos exclusivamente sob o ponto de vista histórico, por que nos seria recusado tratá-los apenas sob o ponto de vista geográfico? Eis aí claramente o que reivindicamos"

Através do século XX, a posição de Brunhes foi reafirmada por inúmeros outros autores. Em seu famoso guia para estudantes de geografia, CHOLLEY (1942: 113, 106) se indagava: "Será indispensável para o geógrafo reconstruir a trama ininterrupta do passado para explicar o presente? Para ele, a resposta era negativa: "O presente está aí, vivo, animado, e nós podemos tirar dele, diretamente, pela observação, os traços essenciais de sua estrutura, apreciar sua atividade, mensurar seu dinamismo" Segundo esse autor, os "meios geográficos" eram, antes de tudo, "meios atuais"

Os exemplos são vários, mas estes bastam. Definida a disciplina como a "construção lógica do presente" como dizia CHOLLEY (1942: 110-112), ao geógrafo cabia reter do passado apenas aquilo que era essencial para compreender os "meios atuais" Esta seria a única concessão que a geografia ainda fazia à história, a única ligação uterina que ainda restava entre as duas irmãs. Teve início então uma verdadeira "ditadura do presente" que empobreceu bastante nosso conhecimento sobre o passado. Com efeito, como a história não abordava os tempos idos a partir das questões geográficas, acabamos deixando aberta uma lacuna que cabia a nós preencher.

O que falar, entretanto, da "geografia histórica" que continuava a violar essas regras ditatoriais? Para HARTSHORNE (1977: 184-185), não havia dúvida: a geografia histórica, que pretendia estudar um momento do passado sem transportar-se até aos dias de hoje era "uma outra geografia, completa e autônoma" Mas será que essa "outra geografia" ao eleger o passado como duração preferencial de estudo, acabou por preencher a lacuna descrita acima?

Achamos que não totalmente. Em alguns

casos, livre da obrigatoriedade de transportar-se ao presente, a geografia histórica acabou tratando o passado a partir das questões da história, transformando-se então em história geográfica; em outros, pretendeu recuperar as geografias do passado diacronicamente mas, sem fazer isto a partir de sistemas conceituais sólidos, terminou por reunir "instantes disparatados e distantes da mesma flecha do tempo" (SANTOS, 1996: 42). Em ainda outros, seguiu as regras estabelecidas, buscou no passado a compreensão do presente, mas limitou-se apenas ao estudo das morfologias, esquecendo dos processos, das ações.

O que precisamos hoje é de uma geografia que se liberte das amarras temporais que enquadraram no passado o que ela deveria estudar. A questão é novamente uma questão ontológica. A geografia não pode se definir como o estudo da duração do presente, ainda que seja este o palco preferencial de atuação do geógrafo. Sendo ela uma forma de abordagem do real, o que a distingue das outras ciências sociais são exatamente as questões que coloca para o entendimento desse real, da sociedade. E essas questões não podem ser apenas as do presente.

Concordamos com Milton SANTOS (1996: 61) quando diz que a geografia precisa construir um sistema intelectual que permita, analiticamente, abordar essa realidade, "um sistema de conceitos ... que dê conta do todo e das partes em sua interação" Acrescentaríamos apenas que esse sistema precisa ser transtemporal, para que possa servir de orientador da análise geográfica em qualquer duração do tempo. Geografia não pode ser apenas a compreensão de uma realidade de fugaz, sempre em modificação.

Norbert ELIAS (1994: 38) disse que fazer sínteses é a capacidade de fazer conexões. Se geografia é a análise do "conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação que formam o espaço" como quer Milton SANTOS (1996: 51), fazer geografia é, portanto, ser capaz de sintetizar esse conjunto indissociável numa determinada extensão, que pode ser o mundo, o Estado-Nação, a região, ou o lugar. Isto

não quer dizer, entretanto, que essa capacidade tenha que se limitar às conexões que se verificam na duração do presente. Passado, presente e futuro são categorias eminentemente sociais, e não categorias determinadoras da geografia ou de qualquer outra ciência social. Todas trabalham com as três. São as conexões que tentam fazer que dão peculiaridade a cada uma.

A geografia não tem, pois, que se definir como o estudo do presente. É possível, sim, fazer geografias do passado, e elas não têm que buscar ali apenas as bases do entendimento do presente. As análises que fazemos para compreender o momento atual podem também ser feitas para o passado, bastando para isso que façamos as necessárias correções metodológicas. Se variáveis são historicamente datadas, não podendo ser trasladadas impunemente através do tempo, as categorias de análise, que elas operacionalizam e desagregam, não o são. E são elas que orientam, em última instância, a análise geográfica e que lhe dão caráter de universalidade.

A natureza do espaço segundo Milton Santos

Já há algum tempo que Milton Santos vem contribuindo para a formulação de uma epistemologia da geografia. Sua obra intelectual é bastante rica e tornou-se um ponto de referência da geografia brasileira. Se a analisarmos retrospectivamente, nota-se que essa produção se caracteriza por uma busca obsessiva do universal, ou seja, das categorias de análise orientadoras da “*démarche* geográfica”. Em seu caminhar, algumas propostas feitas no passado foram deixadas de lado, outras mantiveram-se ou se aperfeiçoaram, muitas outras surgiram. Em sua última obra (SANTOS, 1996), o geógrafo brasileiro conseguiu reunir num único texto esse magnífico esforço de teorização, e ofereceu a todos nós uma contribuição de peso.

Na discussão do que seria o espaço geográfico, Milton Santos vem refinando seu pensamento progressivamente. De uma idéia inicial de

que seria um conjunto de fixos e fluxos, passando pela afirmação de ser ele a expressão da relação entre configuração territorial e relações sociais, sua proposta atual é a de definir o espaço, como já visto, como sendo o conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações. As categorias *objeto* e *ação* são, portanto, as grandes orientadoras da análise geográfica e se desdobram numa série de outras categorias e conceitos, tais como forma-aparência, forma-conteúdo, rugosidades, eventos, horizontalidades, verticalidades, etc.

Segundo Milton Santos, um sistema de objetos é o conjunto formado pelos sistemas naturais existentes numa dada área e pelos acréscimos que os homens lhes superimpuseram. Fundamental para a definição da categoria paisagem, esse conjunto não constitui por si só o espaço geográfico. Para o autor (SANTOS, 1996: 50-51; 63), “os objetos não têm realidade filosófica, isto é, não permitem o conhecimento, se os vemos separados dos sistemas de ações”. Daí, sua significação e valor geográficos só ocorrem quando, por estarem em contigüidade, formando uma extensão contínua, e sistemicamente interligados, relacionam-se ao processo social. Em outras palavras, os sistemas de objetos “não podem constituir isoladamente o espaço pois sua realidade vem apenas da materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima”.

Por sua vez, os sistemas de ações, esses sistemas de “processos dotados de propósito” só fazem sentido para a geografia quando relacionados aos sistemas de objetos. Para o autor (SANTOS, 1996: 64; 52):

“Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma”

Como acontece, entretanto, essa união indissolúvel? Como se forma esse “conjunto indissociável, solidário e também contraditório” que dá origem ao “quadro único no qual a história se dá”? Para o autor, essa união é fruto de uma lógica que é, ao mesmo tempo, a lógica da história passada (sua datação, sua realidade material, sua causação original) e a lógica da atualidade (seu funcionamento e sua significação presentes). Em outras palavras, é através da ação que se exerce a cada momento sobre objetos vindos de outros tempos, através da “intrusão da sociedade nessas formas-objetos” que tem origem o espaço geográfico, compósito de objeto e ação. Por essa razão, “o espaço é sempre um Presente, uma construção horizontal, uma situação única” (SANTOS, 1996: 51; 61; 83).

A materialidade está, pois, sempre em processo de redefinição, e isto se dá através das ações que a sociedade exerce sobre ela. Por isso é que as formas materiais, ainda que refletindo tempos mais antigos, são sempre definidas pelo presente, estão sempre em processo de refuncionalização para que atendam às determinações atuais da sociedade. Outro ponto importante do pensamento do autor é que a mesma coisa ocorre com as formas não materiais. Com efeito, devemos considerar que o espaço incorpora não apenas as formas cristalizadas da paisagem (meios de ação fixos, segundo Durkheim, ou trabalho morto à la Marx), mas também formas sociais não morfológicas, não geográficas *stritu sensu*. Para o autor, entretanto, essas formas sociais, tais como a lei, o costume e a família, acabam também por assumir uma dimensão geográfica, sendo a propriedade o melhor exemplo disso (SANTOS, 1996: 61).

Como trabalhar, entretanto, este “Presente” que é o espaço, que se redefine a cada momento? Para Milton Santos, a questão fundamental é ser capaz de materializar o tempo, de empiricizá-lo. Como fazê-lo? Para isso, sugere que valhemo-nos das técnicas, que devem ser vistas como “fenômeno técnico” e não como “as técnicas propriamente ditas ou a tecnologia” Para

ele, a materialidade artificial, que é um dos pilares constitucionais do espaço geográfico, “pode ser datada, exatamente, por intermédio das técnicas: técnicas da produção, do transporte, da comunicação, do dinheiro, do controle, da política, e também, técnicas da sociabilidade e da subjetividade...” (SANTOS, 1996: 44, 39, 46-47).

E como enquadrar temporalmente as ações? Para isso, sugere que utilizemos o tempo da divisão do trabalho que, visto genericamente, seria o tempo do que chamamos de modo de produção. Todavia, como esse tempo é muito abstrato, como é apenas um tempo geral, há que empiricizá-lo também, e isso só é possível através da compreensão de como o modo de produção é interpretado, na vida ativa, pelos diversos agentes sociais. Para o autor, é “[a] partir de cada agente, de cada classe ou grupo social, que se estabelecem temporalidades” que são interpretações, formas particulares, de utilização daquele tempo geral” (SANTOS, 1996: 109-110).

O pensamento se completa quando verificamos que essas temporalidades não ocorrem no ar, mas sim sobre formas materiais e não materiais preñhes de particularidades e de singularidades, posto que produto da ação diferenciada dos homens sobre a superfície do planeta. Chegamos então à noção de multiplicidade de tempos que ocorrem em cada fração do espaço geográfico. Em outras palavras, cada lugar do planeta é, em cada “Presente” um produto da interrelação de três tempos: o tempo geral do modo de produção (ou “tempo do mundo”), o tempo particular dos Estados em que se inserem (ou “tempo do Estado-Nação”), e o tempo singular do próprio lugar (ou “tempo do lugar”). Por essa razão, cada lugar é, ao mesmo tempo, universal, particular e singular.

A grande questão que fica de toda essa bela construção teórica é: O que é o “Presente”? Sabemos e Milton Santos assim o diz que não se trata do presente do calendário, e que devemos tratá-lo como “duração” Mas será que para fazer geografia temos que trabalhar apenas com a duração do momento atual, que apenas incor-

pora vestígios de tempos imediatamente anteriores? Será que a geografia não pode analisar tempos recuados, submetidos a outras lógicas? Será que se fizermos isto estaremos caindo nos braços da história, como temiam os geógrafos clássicos?

O passado: como estudar

Os espaços do passado ainda constituem um campo bastante inexplorado pelos geógrafos brasileiros. É certo que, pelo menos no que diz respeito às cidades, existem inúmeros trabalhos que discutem as “origens” e a “evolução histórica” de diversos núcleos urbanos do país (ABREU, 1994a). Todavia, o que invariavelmente se pretendeu com essa análise foi traçar a evolução (no mais das vezes, morfológica) de uma “cidade atual” conformando-se os autores ao preceito de que só deveriam retroceder ao passado para buscar ali a compreensão do presente. É só nos últimos anos que essa regra vem sendo violada, dando origem a trabalhos que, embora informados pelo presente, estão interessados no entendimento do próprio passado (ABREU, 1994b; 1996, 1997; VASCONCELOS, 1997a, 1997b; DAMASCENO, 1993; CAMPOS, 1991).

Nada há a opor aos trabalhos que tratam da diacronia; sua importância é inquestionável. Todavia, o que queremos defender aqui é que a empiricização do tempo também pode ser feita a partir de um corte sincrônico. E mais: que isso não significa ater-se à sincronia da contemporaneidade (ABREU, 1998).

Podemos e devemos utilizar a categoria presente para orientar nosso método, mesmo porque, como visto acima, são as ações que transcorrem no presente que redefinem as heranças do passado e preparam o futuro. Só que este presente não tem necessariamente que ser o presente atual. Podemos vê-lo também como um “presente de então” ou, como queria MACKINDER, como um “presente histórico” (*apud* DARBY, 1962: 128). Se nossas categorias de análise são verdadeiramente universais, assim como servem

para estudar a atualidade, também servirão para desvendar esses presentes do passado. A única diferença é de método, isto é, o estudo do passado exige a adoção de certas regras metodológicas que não têm necessariamente que ser seguidas quando se analisa o presente. Por outro lado, as geografias do passado contam com uma vantagem insuperável: como já se sabe o que aconteceu depois, pode-se trabalhar com muito mais confiabilidade com as categorias presente e futuro.

Dentre as regras fundamentais que permitem que estudemos o passado, citaremos aqui apenas três. A primeira é a que preconiza que se as categorias de análise da geografia são universais, as variáveis que as operacionalizam não o são; daí, precisamos estar sempre atentos à adequação destas últimas para o entendimento do passado. Variáveis não trafegam impunemente no túnel do tempo, só as categorias de análise podem fazê-lo. A segunda regra, por sua vez, indica que só se pode entender o “presente de então” se pudermos contextualizá-lo. Embora informado pelo presente, o passado não é o presente. Daí, para compreendê-lo, há que se investir muito em pesquisa indireta, via leitura do que já foi produzido sobre o tempo que se decidiu estudar, e também em pesquisa direta, realizada nas mais diversas “instituições de memória” (NORA, 1984).

Finalmente, há também que levar em conta que as geografias do passado trabalham, não com o passado propriamente dito, mas com os fragmentos que ele deixou. Por isso, é preciso sempre desconfiar dos vestígios que encontramos, pois os documentos vindos de tempos antigos não são neutros, isto é, incorporam estruturas de poder (FOUCAULT, 1969). Por outro lado, há também que tentar dar conta do que não deixou vestígios, mas que sabemos que ocorreu ou que deve ter ocorrido.

Tendo em mente essas regras e precauções, tentaremos agora empiricizar nosso argumento, construindo uma breve geografia do passado.

O contexto: Rio de Janeiro, século XVII

Fundada em 1565, a cidade do Rio de Janeiro é, no início do século XVII, o centro de uma região pouco extensa, restrita ao entorno da baía de Guanabara e limitada pela escarpa da Serra do Mar. No decorrer dos seiscentos, entretanto, a região se expande em direção à baixada campista e, já no início do século seguinte, com a abertura da nova via de comunicação para as “minas gerais” também serra acima. Sendo o Brasil colônia em grande parte protoestatístico (RUSSELL-WOOD, 1991: 221), só contamos nesses primórdios com estimativas de população, que dão conta que, em 1621, a capitania do Rio de Janeiro teria cerca de “mil e tantos vizinhos” cerca de 7500 habitantes, elevando-se esse total, nas primeiras décadas do século XVIII, para 20.000 habitantes na capitania e de 10 a 12.000 na cidade. Em suma, trata-se de uma cidade-porto, sem dúvida importante no contexto colonial, mas bem menos populosa do que Salvador, que já contaria, no início do século XVIII, com cerca de 28.000 habitantes (LIVRO DE TOMBO ..., 1962: 347; LOBO, 1978, I: 20; PITTA, 1730).

Desde o século XVI que a capitania do Rio de Janeiro integra, como área produtora de açúcar, a rede de relações que se estabeleceu entre o Reino e a colônia, e que é hoje conhecida como “antigo sistema colonial” (NOVAIS, 1989). Podemos entendê-lo como um macro-sistema de ações, cuja intencionalidade/racionalidade é fruto de grande debate entre os especialistas (PRADO JÚNIOR, 1942; FURTADO, 1970; GORENDER, 1978; CARDOSO, 1980), mas que se sustentava na produção de excedente através do tripé grande propriedade-monocultivo-trabalho escravo. Era através das cidades-portos que esse excedente era transferido para a metrópole.

Bem mais distante da Europa do que Pernambuco ou a Bahia, a produção de açúcar nunca teve no Rio de Janeiro a importância que assumiu mais ao norte. Mais próxima de Buenos Aires, entretanto, desde a união das coroas ibéricas que a cidade, embora infringindo ordens

régias, expandia sua atividade mercantil com o rio da Prata, ponto de entrada para as minas do “Peru”. O contrabando era intenso, e se materializava na atividade febril dos “peruleiros” que acorriam periodicamente à cidade cheios de prata e aí se abasteciam dos mais variados gêneros (CANABRAVA, 1984). Consequentemente, o comércio teve um crescimento notável, e o numeração circulava em grande quantidade.

Essa conjuntura de prosperidade não durou muito. Quatro outros eventos, ocorridos ainda na primeira metade do século XVII, redirecionaram ações e acabaram afetando materialidades. Em primeiro lugar, a ocupação holandesa de Pernambuco (1630-1654), embora estimulando a produção açucareira das regiões mais distantes, como o Rio de Janeiro, implicou num esforço notável de fortificação das praças ainda sob controle luso e redirecionou investimentos para o setor militar. Em segundo, as guerras da restauração portuguesa (1640-1668) exauriram os cofres reais e determinaram que as necessidades da colônia tivessem que ser providas, em grande parte, por ela mesma. Por sua vez, a entrada das Antilhas no mercado açucareiro, não só levou à perda de importantes mercados europeus outrora supridos pelo açúcar brasileiro, mas elevou bastante a demanda por mão-de-obra servil, encarecendo o preço do escravo. Instaurou-se assim uma grande crise econômica, que teve início por volta de 1650 e durou cerca de quarenta anos (GODINHO, 1953). Finalmente, e como reação a esses eventos, algo também importante aconteceu: a Coroa baixou normas que reorganizaram o comércio entre o Reino e a colônia, e que tiveram um profundo impacto nesta última.

A navegação entre Portugal e o Brasil e entre portos brasileiros era orientada pelas correntes marítimas e pelo regime de ventos predominantes. Por essa razão, a comunicação entre os diferentes nós da rede colonial realizava-se nas épocas em que as condições naturais eram mais favoráveis. Mesmo conhecedores dessas limitações, os capitães de navios não raro navega-

vam suas ágeis caravelas a qualquer época do ano. Por isso, não era incomum que incorressem grandes perdas no caminho, seja em função de calmarias equatoriais, de tormentas de inverno junto aos Açores, da ação de ventos contrários ou, como aconteceu a partir da união ibérica, também devido a ataques de holandeses e ingleses.

Tentando diminuir as perdas, desde fins do século XVI que a Coroa definira quais períodos do ano seriam propícios ao comércio com o Brasil, indicando também que a navegação deveria se realizar em comboios protegidos por navios de guerra. Não havia, entretanto, monopólio das frotas; além do mais, nem sempre a diretiva era seguida. Todavia, a conquista de Pernambuco pelos holandeses adicionou um perigo novo à navegação: a carga podia ser agora interceptada em pleno litoral brasileiro. E como a atividade de corsários magrebinos era intensa junto à costa portuguesa, a navegação era, de fato, perigosa em todo o trajeto (LOBO, 1967: 465; RUSSELL-WOOD, 1991: 200).

A situação tornara-se crítica em fins da década de 1640. Só entre dezembro de 1647 e dezembro de 1648 Portugal perdeu para inimigos e corsários 249 navios da “carreira do Brasil”. Para combatê-la, ainda que desagradando a Igreja, a Coroa decidiu dar seu aval à criação de uma Companhia Geral do Comércio, constituída com capitais judeus liberados da condenação do Santo Ofício. Com estatutos aprovados por alvará de 10/3/1649, a Companhia passou a ter o monopólio da venda de vinho, azeite, farinha e bacalhau em todo o Brasil, tornando-se também responsável pela segurança das frotas que faziam o comércio com a colônia; para tanto deveria manter 36 naus de guerra munidas de 20 a 30 peças de artilharia. Para maximizar a proteção, as embarcações deveriam navegar unidas até a Bahia, dali prosseguindo parte da frota para o Rio de Janeiro e, depois da libertação de Pernambuco, também em direção àquela capitania. Na volta, todos os navios deveriam se reunir na Bahia, dali seguindo incorporados em frota até

o Reino (LOBO, 1967: 466-467; RUSSELL-WOOD, 1991: 200-201)

A Companhia não durou muito tempo: seus privilégios foram abolidos em 1658 e, quatro anos depois, acabou sendo incorporada ao Estado com o nome de Junta do Comércio. Todavia, o sistema de frotas, agora gerenciadas pela Coroa, prolongou-se pelo século XVIII a dentro, embora sob nova feição: a frota única foi desdobrada em três, uma das quais passou a servir exclusivamente ao Rio de Janeiro. Como estamos fazendo aqui um corte sincrônico, ignoraremos a seguir as conjunturas do século XVIII, que atribuirão grande importância à frota do Rio de Janeiro, dada a condição de porto escoador do ouro que a cidade irá assumir, e concentraremos atenção apenas na duração da crise econômica da segunda metade do século XVII, que a descoberta do ouro das gerais vai ajudar a superar.

Uma geografia do passado

A prosperidade mercantil do Rio de Janeiro no início do século XVII refletiu-se não apenas na maior transferência de lucros para o Reino, mas também na paisagem da cidade, que começou a se adornar de novos objetos. As casas, originalmente de taipa e sapê, vestiram-se cada vez mais de pedra e cal e de telhas. Confrarias se multiplicaram e passaram a concorrer umas com as outras, pontuando a cidade de templos. Dotes de casamento maiores foram aplicados em novas edificações. Os primeiros melhoramentos urbanos aconteceram. Riquezas conseguidas na produção de açúcar e no comércio materializaram-se na expansão do parque construído e no assobradamento crescente da urbe, sobretudo de sua rua principal, que passou a contar com os primeiros “paços”

Os eventos de meados do século XVII interromperam essa conjuntura favorável. A crise econômica arrefeceu o ritmo de transformação da paisagem e alterou bastante a estrutura interna e o cotidiano do lugar. A primeira manifestação revelou-se na interrupção do lucrativo comér-

cio com Buenos Aires, que o advento da Restauração determinou. Desapareceram subitamente as moedas de prata espanholas que animavam o comércio local e instaurou-se na praça um problema crônico de falta de numerário, que se prolongou até ao final do século.

Por outro lado, como o perigo holandês continuava, havia que estar preparado para a eventualidade de uma invasão. O que garantia que, tomado Pernambuco, os flamengos não voltassem seus olhos para o Rio de Janeiro? Urgia, portanto, cuidar das fortificações, e isto significava não apenas defender a cidade mas também seus acessos. Como não se podia contar muito com os cofres reais, cabia à municipalidade assumir boa parte desses custos. Foi o que aconteceu na década de 1640, quando os "homens bons" decidiram taxar mercadorias do Reino para pagar os soldos da infantaria, conseguindo também aprovação régia ao pedido de venda e/ou aforamento de terrenos *non aedificandi* "deixados pelo mar" para com os recursos obtidos construir fortaleza junto à entrada da baía (PREFEITURA..., 1935: 124-125).

A instituição do sistema de frota única e os privilégios dados à Companhia de Comércio foram outro fator de desestruturação. Pensadas a partir das necessidades de capital da metrópole, as normas gerais que regulamentavam as frotas impuseram-se sobre os sistemas locais de ações, desarticulando-os e exigindo sua adaptação à nova ordem. As conseqüências, como era de se esperar, fizeram-se sentir sobre as mais variadas dimensões da vida colonial, agravando tensões já existentes. Para a Câmara Municipal, a situação tornara-se crítica em 1668, razão pela qual decidiu enviar procurador a Lisboa, para que pudesse defender seus pleitos junto à Coroa.

Em sua estadia na capital do Reino, Frei Mauro da Assunção, monge beneditino, exerceu bem o papel de procurador. De sua ação em prol da municipalidade carioca restaram três longas cartas que enviou ao rei em 1669. São documentos riquíssimos, que revelam informações corroboradas por outros documentos coevos, e cujo

conteúdo geográfico é inquestionável.² Essas cartas permitem que reconstituamos bastante a geografia carioca do século XVII, conforme demonstrado a seguir.

Para Frei Mauro, a cidade estava em situação desesperadora. Tudo começara com o fim do comércio com Buenos Aires, que diminuía drasticamente a circulação de mercadorias no Rio, espalhando crise por todos os lados; devido à crise de numerário, o açúcar vinha, inclusive, servindo de moeda há algum tempo. Tudo isso, entretanto, era suportável pois, como fiel súdito de um regime absolutista e sabedor de que tocava em ponto delicado, para ele era melhor sofrer as provações da perda das "riquezas de Buenos Aires" do que "lograr abundâncias e opulências na proteção de Rei estrangeiro". O que era insuportável era o regime de frotas, que já se prolongava por 20 anos, e que acabara com o livre comércio, desestruturara a economia da capitania, acirrara ânimos, e alterara mesmo os tempos do lugar.

As reclamações eram variadas. Em primeiro lugar, havia a incerteza mesmo da vinda da frota. E se ela chegava, nem sempre atendia às necessidades dos moradores: às vezes vinha com poucos navios, o que impossibilitava o embarque de toda a produção; às vezes demorava-se por pouco tempo, o que causava inúmeros transtornos. Com efeito, houve anos em que a frota simplesmente não apareceu, gerando desabastecimento e crise generalizada na agricultura, pois os açúcares não tiveram saída. Essa incerteza, por sua vez, instaurara outra prática nefasta. Como o açúcar não tinha valor enquanto a frota não chegasse, os negociantes da terra deixavam de comprá-lo aos produtores durante o ano, com medo de perder o produto por falta de transporte. E quando o faziam, era "...por preço tão limitado, que ainda na maior perda que possa ter o comprador, ainda fica com lucro considerável".

Quando a frota chegava os problemas eram outros. Se vinha com poucas embarcações, a sociedade de ordens do antigo regime se fazia

sentir e, como esperado, privilegiava os interesses dos mais poderosos, que tinham preferência no embarque; aos demais, restava enviar o que ainda coubesse nos navios. E não era raro que os poderosos reservassem lugar nos navios, pagando dinheiro extra, mesmo que só embarcassem seu açúcar na véspera da partida. Todos, entretanto, sofriam com as práticas de negociação com os mercadores da frota. Em primeiro lugar, como o preço do açúcar era estabelecido pelo comprador, ao invés de determinado por avença com os senhores de engenho, nunca os produtores conseguiam vendê-lo por preço justo. Em segundo, como os comerciantes da frota não aceitavam ser pagos em açúcar, por não haver navios para conduzir essa “moeda local” muitos deixavam de embarcar toda a sua produção por não ter como pagar o frete. Embora Frei Mauro não tenha feito referência à essa prática, uma solução desse impasse parece ter sido a hipoteca de bens a indivíduos e instituições que tinham moeda (irmandades, confrarias, juízo de órfãos), conforme atestam inúmeras escrituras desse teor lavradas durante a estadia das frotas na cidade. Essa prática, entretanto, retirava ainda mais moeda de circulação, agravando a crise de numerário.

A chegada de uma frota alterava também o cotidiano da cidade de forma radical. Como a navegação era governada pelo sistema de ventos predominantes, os navios não podiam demorar-se no Rio, sob risco de terem de permanecer aí o restante do ano. Daí, tão logo chegavam, o governador, seguindo ordens reais, lançava bandos “pelas ruas públicas da cidade” determinando prazo para o “apresto e partida da frota” Nesse pouco tempo, a cidade vivia um ritmo totalmente diverso daquele que vigorava no restante do ano: os navios precisavam ser rapidamente reparados e abastecidos para a viagem de volta; a produção transportada das fazendas para cidade; as caixas de açúcar pesadas no trapiche público, para pagamento de direitos, e embarcadas.

Intensificava-se também o trabalho de calafates, cordoeiros, carpinteiros, tanoeiros,

serralheiros, ferreiros, caldeireiros, etc., e o mesmo acontecia com a força de trabalho escrava, a quem competia operacionalizar todas as etapas do transporte e embarque da produção. E com tantos homens do mar circulando nas ruas, esse era um período em que os distúrbios públicos aumentavam, assim como a vigilância e repressão por parte das autoridades. Conforme afirmou RUSSELL-WOOD (1991: 201), referindo-se sobretudo a Salvador, “durante os meses em que as frotas estavam no porto, as pressões e tensões podiam atingir proporções críticas, paralisar o governo local, exaurir os cofres municipais, esticar o dispêndio da Provedoria Real ao limite, e impregnar as cidades portuárias de um frenesi que era psicológica e socialmente disruptivo”

Tratando desse ritmo acelerado que tomava conta da cidade e de sua hinterlândia durante a estadia da frota, e chamando atenção para os malefícios que uma permanência tão curta impunha aos produtores mais pobres, Frei Mauro assim relatou o que acontecia. Segundo o procurador, os navios geralmente chegavam em maio e partiam para a Bahia em julho, para incorporarem-se ao restante da armada. Demoravam pouco “para todo o aviamento necessário” pois nessa época os dias eram mais curtos e os engenhos situavam-se a grandes distâncias terra adentro. Na pressa de transportar a produção para os pequenos portos de transbordo junto à baía de Guanabara, de onde seguiriam em barcas para a cidade, quebravam-se carros, morriam bois, molhavam-se caixas de açúcar, danificavam-se pontes.

A situação se agravava nesses pequenos portos. Em primeiro lugar, não havia barcas suficientes para conduzir tantas caixas em período tão curto. Por outro lado, alguns portos, como o de Irajá, dependiam de águas de lua nova e de lua cheia. Todavia, como os navios da frota não esperavam, era necessário embarcar a produção de qualquer jeito e, com a pressa, o frete dos barqueiros dobrava, as barcas sobrecarregavam-se e, como navegassem ininterruptamente, sendo esse o coração do inverno, muitas vezes en-

frentavam tempo desfavorável e perdia-se a carga na baía.

Vencida a etapa do transporte marítimo, os problemas não acabavam. Havia agora que pesar as caixas no trapiche público que, como acontecia com quase tudo na cidade colonial, era um serviço monopolizado sob regime de contrato. Conseqüentemente, a confusão era enorme e a pesagem feita às pressas, o que geralmente impedia a boa fiscalização e ocasionava futuros dissabores com os mercadores do Reino. Aqueles que conseguiam enviar suas caixas com antecedência para os poucos armazéns existentes, livravam-se deste problema mas não logravam escapar dos altos preços cobrados pelos escravos de ganho carregadores e remadores, que quadruplicavam o valor de seus serviços nesse período. E como os governadores emitiam bandos contínuos, apressando a partida da frota, os produtores mais pobres, vendo que não conseguiriam embarcar todo o seu açúcar, acabavam vendendo-o aos mais poderosos por preços ínfimos. Mesmo assim, nem tudo era festa para esses últimos. Com efeito, se conseguiam comprar espaço nos navios, garantindo o embarque de seus produtos, não livravam-se da ganância dos mestres dos navios; estes, quando sabiam que havia muita carga, só diziam qual seria o frete quando o navio já estava carregado, o que lhes permitia cobrar altíssimo.

O descobrimento do ouro das gerais colocou um fim na crise econômica do século XVII, mas não afetou muito as práticas monopolísticas e monopsonísticas que o regime de frotas engendrava. Por essa razão, muitas das reclamações de Frei Mauro prolongaram-se pelo século XVIII adentro, ainda que feitas por outros personagens. O Rio de Janeiro, entretanto, alçado à condição de porto exportador do metal precioso, deixou de ser o mesmo.

Com a maior circulação de valor ocorrendo na cidade, em sua região, e em todo o Reino, os sistemas de ações logo se dinamizaram: a atividade comercial voltou a se expandir, as relações cidade-campo se desenvolveram, a migra-

ção de reinóis cresceu, a importação de escravos também. Intensificaram-se, da mesma forma, os controles sobre a vida colonial. Por outro lado, os sistemas de objetos também se transformaram bastante. A paisagem quase que “congelada” do período da crise econômica deu lugar a uma outra em constante modificação, seja por força da refuncionalização de objetos anteriores, seja por causa do aparecimento de objetos novos. Assim, o tecido urbano se expandiu sobre os terrenos pantanosos que o cercavam, os templos adquiriram riqueza até então desconhecida, construiu-se um palácio para o bispo e outro para o governador, finalizou-se a construção de um aqueduto, obra que se arrastava há décadas, residências foram transformadas em armazéns, novos trapiches e fortes surgiram, tratou-se do calçamento das vias urbanas, surgiu até mesmo uma rudimentar “casa de ópera”

Considerações de ordem geopolítica determinaram, em 1763, que a capital colonial fosse transferida de Salvador para o Rio de Janeiro, dando início a uma outra conjuntura de transformações. A cidade ainda galgou degraus mais elevados no início do século XIX, quando recebeu a família real portuguesa e transformou-se em sede da corte. Mas esses são outros “presentes históricos” outros “presentes de então” merecedores de outras análises geográficas.

Conclusão

Analisar o conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação que deram origem aos espaços geográficos do passado é uma tarefa que cabe ao geógrafo executar. As ferramentas teóricas que a disciplina possui para estudar o presente podem também ser utilizadas para a compreensão do passado, bastando para isso que façamos as devidas correções metodológicas.

Estudar o passado não quer dizer que sejamos capazes de recuperá-lo tal qual ele aconteceu, como sonhavam os historiadores positivistas do século XIX. Conseguiremos, no má-

ximo, apreendê-lo. O passado, como afirmou Lowenthal (1985), é um país estrangeiro; nunca conseguiremos conhecê-lo plenamente. A impossibilidade de compreensão global não deve impedir, entretanto, que nos aproximemos dessas realidades de outrora e que tentemos analisar geograficamente seus vestígios. Esses vestígios estão, em grande parte, materializados em documentos que precisam ser criticamente avaliados, relativizados, contextualizados.

Este é o método da chamada geografia histórica. Mas, se pensarmos bem, não será também o método da geografia como um todo? Com exceção da pesquisa direta em campo, do "abrir os olhos e ver" de que falava Brunhes, que o geógrafo não pode fazer quando trata do passado, as demais etapas do método não seriam as

mesmas? Para apreender o momento atual não precisamos das reflexões feitas por outros, da análise crítica de documentos, de estatísticas, de contextualizações do presente?

Analisar o passado não quer dizer desvendá-lo, mas isto também não conseguimos fazer plenamente ao tratar da contemporaneidade. Como geógrafos, o importante é que sejamos capazes de colocar questões relevantes para o entendimento da sociedade e do espaço geográfico que ela constrói, seja este o espaço do presente ou um espaço do passado. Acabemos de vez com as barreiras artificiais que limitam temporalmente o que é geografia. Os geógrafos também têm responsabilidade na interpretação do passado. Eis aí um convite a todos!

Notas

¹ Trabalho apresentado no Congresso Portugal-Brasil Ano 2000, realizado em Lisboa de 16 a 18 de junho de 1999, com o patrocínio da Comissão Bilateral Executiva para as Comemorações do V Centenário da Viagem de Pedro Álvares Cabral.

² As duas primeiras cartas têm a data de 23/6/1669 e 1/8/1669, respectivamente. Da terceira carta sabe-se apenas que foi escrita no mesmo ano. In Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa): Rio de Janeiro Avulsos, Caixa 4, Nº 48.

Bibliografia

- ABREU, Mauricio de Almeida (1994a). O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação (Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro). In CARLOS, Ana Fani A. Carlos (Org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: Edusp, pp. 199-322. Publicado também em *Revista Brasileira de Geografia*, 56 (1/4), jan-dez 1994, pp. 21-122.
- _____. (1994b). Reconstruindo uma história esquecida: Origem e expansão inicial das favelas do Rio de Janeiro. *Espaço & Debates*, 14 (37), pp. 34-46.

- _____. (1996). Le Rio de Janeiro du début du dix-neuvième siècle et ses différentes temporalités. *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 73e. Année, pp. 30-38.
- _____. (1997). A apropriação do território no Brasil colonial. In CASTRO, Iná Elias de et al. (Orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, pp. 197-245.
- _____. (1998). Sobre a memória das cidades. In *Revista Território*, 4. Rio de Janeiro: Laget/UFRJ, pp. 5-26.
- BRUNHES, Jean (1912). *La géographie humaine*. 2ª edição. Paris: Felix Alcan.

- CAMPOS, Nazareno José de (1991). *Terras comunais na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: FCC Editora/Editora da UFSC.
- CANABRAVA, Alice Piffer (1984). *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Editora Itaitiaia.
- CARDOSO, Ciro F. S. (1980). As concepções acerca do *Sistema Econômico Mundial* e do *Antigo Sistema Colonial*; a preocupação excessiva com a extração do excedente. In LAPA, José R. do Amaral (Org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, pp. 109-132.
- CHOLLEY, André (1942). *Guide de l'étudiant en géographie*. Paris: Presses Universitaires de France.
- DAMASCENO, Ângela Nunes (1993). *Os miasmas, os médicos, e a relação homem-natureza no Rio de Janeiro no Século XIX*. Rio de Janeiro: UFRJ, dissertação de mestrado.
- DARBY, Clifford (1962). Historical geography. In FINBERG, H. P. R. (Org.). *Approaches to history: A symposium*. Londres: Routledge and Kegan Paul, pp. 127-156.
- ELIAS, Norbert (1994). *Time: An essay*. Oxford: Blackwell.
- FOUCAULT, Michel (1969). *L'archéologie du savoir*. Paris: Gallimard.
- FURTADO, Celso (1970). *Formação econômica do Brasil*. 10ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1953). Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). São Paulo, *Revista de História*, Vol. 7 N° 15, pp. 69-88.
- GORENDER, Jacob (1978). *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática.
- HARTSHORNE, Richard (1977). *The nature of geography*. Westport: Greenwood Press (original de 1939).
- LIVRO DE TOMBO DO COLÉGIO DE JESUS DO RIO DE JANEIRO (1962). In *Anais da Biblioteca Nacional*, 82.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (1967). As frotas do Brasil. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 4, pp. 465-488.
- ____ (1978). *História do Rio de Janeiro (Do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 2 v.
- LOWENTHAL, David (1985). *The past is a foreign country*. Cambridge: Cambridge University Press.
- NORA, Pierre (1984). Entre mémoire et histoire. In ____ (Org.). *Les lieux de mémoire. Vol. I. La République*. Paris: Gallimard.
- NOVAIS, Fernando A. (1989). *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 5ª edição. São Paulo: Hucitec.
- PITTA, Sebastião da Rocha (1730). *História da America Portuguesa, desde o anno de mil e quinhentos do seu descobrimento, até o de mil e setecentos e vinte e quatro*. Lisboa Ocidental: Na Officina de Joseph Antonio da Sylva.
- PRADO JUNIOR, Caio (1942). *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL (1935). *O Rio de Janeiro no Século XVII (Accordãos e vereanças do Senado da Câmara, copiados do livro original existente no Archivo do Districto Federal, e relativos aos annos de 1635 até 1650)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. (1991). Ports of colonial Brazil. In KNIGHT, F. W. e LISS, P. K. (Orgs.), *Atlantic port cities: economy, culture and society in the Atlantic world, 1690-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press, pp. 196-239.
- SANTOS, Milton (1996). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida (1997a). Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In CASTRO, Iná Elias de et al. (Orgs.), *Op. Cit.*, pp.247-278.
- ____ (1997b). A idade de ouro de Salvador. In *Revista Território*, 2, pp. 63-76.